Supplemento al n. 252 de «Il Piccolo» del 28 novembre 1991

AUTO notizie

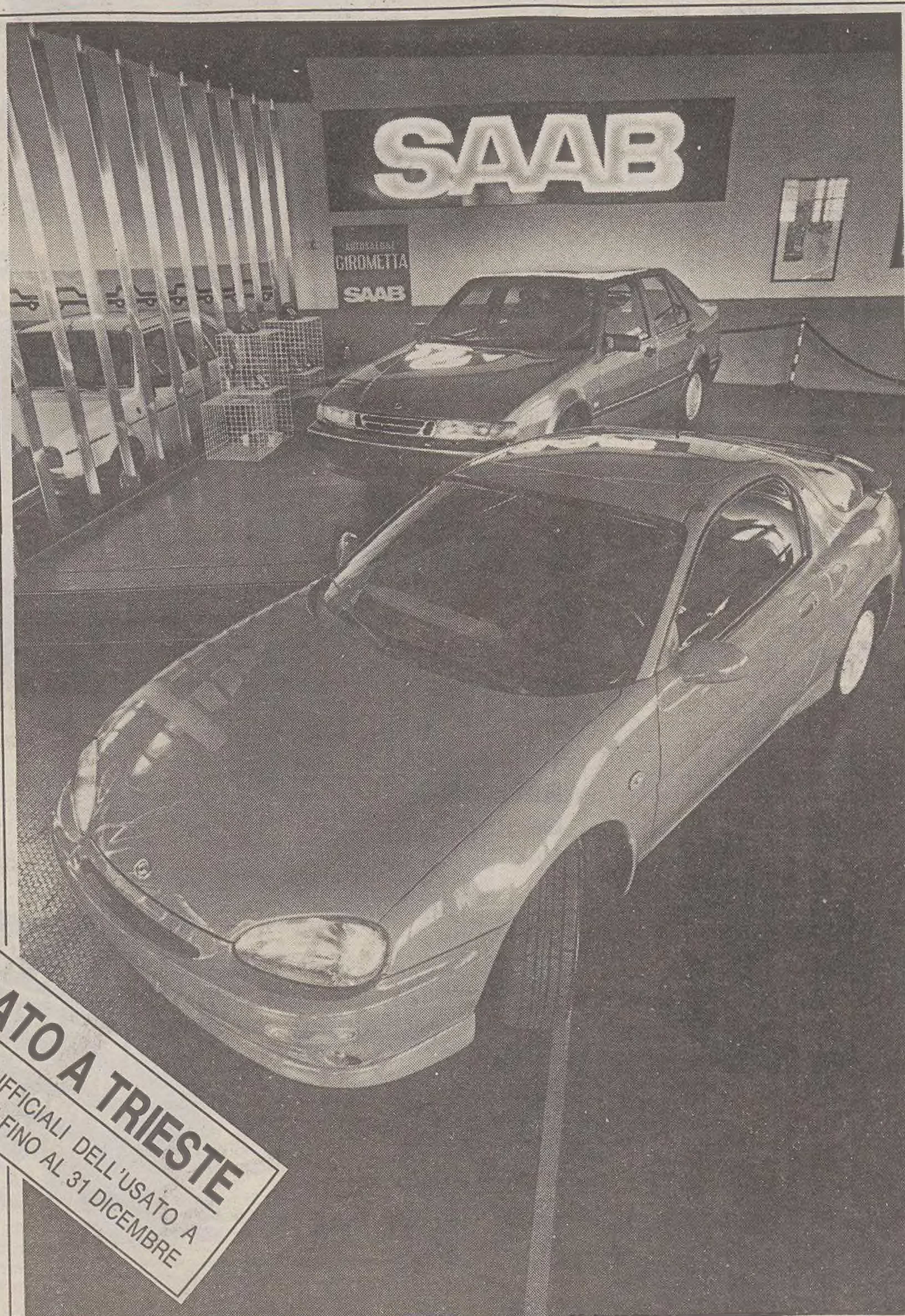
INSERTO MENSILE DEL
CONSORZIO
CONCESSIONARI AUTO
DI TRIESTE



9 *IN QUESTO NUMERO:*

L'USATO A TRIESTE

QUOTAZIONI UFFICIALI DELL'USATO A TRIESTE, VALIDE FINO AL 31 DICEMBRE



L'autosalone Girometta di via Franca 4/2 concessionario SAAB, Mazda e Subaru.

IN COLLABORAZIONE CON
crt CASSA DI RISPARMIO DI TRIESTE

A CURA DELLA SPE - SOCIETÀ PUBBLICITÀ EDITORIALE

Il mondo sportivo guarda Trieste

Lo sport-sensazione

... sempre nuove proposte

Hervis: il negozio specializzato di sport

IL GIULIA
IL CENTRO COMMERCIALE

A Trieste, Via Giulia 75/3

... una Vostra visita si impone!

SPORT MODA PREZZO SERVIZIO

Hervis

IL PIU' GRANDE NEGOZIO DI ARTICOLI SPORTIVI A TRIESTE

Giacca uomo
vari modelli
239.000

Impermeabile uomo
175.000

Pantalone Ivy Oxford
75.000

Giacca Skila
Microfibra
99.000

Piumino Elho
donna-double face
199.000

Tuta Nike
International
79.000

Racchetta Dunlop
Max 200
159.000

Palle tennis Dunlop
7.900

Scarpa Lotto
palestra/volley
59.000

UNICO IN REGIONE
TEST SKITRONIC Wintersteiger + preparazione sci personalizzata
L. 20.000

Hervis é presente nel Triveneto a:

Trieste: IL GIULIA IL CENTRO COMMERCIALE Via Giulia 75/3 040 569848

Portogruaro: Centro Commerciale Adriatico Via Pratiguori 29 0421 73373

UN TUFFO NEL CONSORZIO CONCESSIONARI D'AUTO

Obiettivo? La qualità

Il presidente Fabio Padovan illustra alcuni indirizzi e idee del Ct

In programma iniziative dedicate esclusivamente all'educazione stradale nelle scuole cittadine

«Consorzio fra concessionari auto di Trieste (Ct), ovvero il modo di porsi al centro delle problematiche inerenti il mondo dell'automobile con esperti del settore». Fabio z*Padovan, presidente del Ct non ha dubbi. «La decisione di dar vita al consorzio — precisa — è nata con l'intento di qualificare il mercato locale e far conoscere l'alto grado di professionalità che sta alle spalle di ogni nostro aderente».

I problemi che circondano il mondo dell'automobile triestino sono molti: carenza di parcheggi, centro città chiuso al traffico, inquinamento. Di mali ce ne sono in abbondanza e l'intento del Ct è proprio quello di dialogare con le istituzioni pubbliche per trovare assieme soluzioni appropriate. «Noi — sostiene Padovan — siamo in grado di offrire grazie alle sofisticate attrezzature di cui dispongono i concessionari associati, dei servizi di controllo sulle vetture circolanti che garantirebbero una migliore vivibilità nella città».

«I concessionari auto — continuna il presidente del Ct — sentono l'esigenza di debellare almeno parte dei problemi che quotidianamente crea l'inquinamento. Siamo, ad esempio, sempre stati sensibili al tema dell'eliminazione e riciclaggio dei materiali. Linea peraltro seguita da numerose case automobilistiche che hanno addirittura realizzato stabilimenti ove convogliare le parti meccaniche delle vetture demolite, per ripristinare i materiali e riutilizzarli nella costruzione dei nuovi modelli. Certo, i costi aggiuntivi che derivano dalle operazioni di riciclaggio, si riverseranno sul prezzo del prodotto finito. Insomma, in poche parole, per avere un mondo più sano tutti devono contribuire».

Le idee innovative ci sono ed è proprio per questo che i concessionari associati al Ct hanno deciso di assumere una natura giuridica. «E' l'unico modo — sostiene Padovan — per dialogare con gli enti pubblici ed essere ascoltati. Eppoi, in questo modo il consorzio può pianificare un'azione commerciale, pubblicitaria in tempi brevi e senza perdite di tempo. Il Ct è una sorta di contenitore che va continuamente riempito di servizi di qualità per i clienti».

«E la qualità dell'usato offerto nella nostra città rispecchia fedelmente questa politica. Le vetture di seconda mano che ritiriamo dai privati sono richieste in tutt'Italia perché mediamente più valide delle auto usate del resto della Penisola. Il rischio d'immagine, infatti, impone di prendere opportuni provvedimenti per offrire all'acquirente mezzi efficienti e a posto meccanicamente. Ovviamente, la cura che si dedica a ripristino e manutenzione delle vetture va incidere sul prezzo di vendita. Ma — sotiene Padovan — è meglio spendere qualche lira di più per evitare problemi futuri, che risparmiare andando incontro a chissà quali sorprese».

Le iniziative promosse dal Ct vanno in ogni direzione. E' in fase di perfezionamento un accordo tra il consorzio, il Provveditorato agli studi e l'assessore provinciale all'Istruzione Giorgio Berni per istituire una sorta di concorso nell'ambito delle scuole medie superiori di Trieste. «In pratica — racconta l'assessore Berni — sarà assegnato un tema con per argomento la sicurezza stradale, e ai migliori elaborati saranno assegnate delle borse di studio in denaro messe a disposizione dal consorzio dei concessionari. I temi verranno valutati accuratamente da una commissione mista che giudicherà il lavoro degli studenti senza tralasciarne nessun aspetto». Nelle scuole medie inferiori, invece, tramite l'Automobil Club il Ct intende promuovere dei corsi di educazione stradale.



PER I CLIENTI DEI CONCESSIONARI CONSORZIATI

Ct-Card, cosa offre

Un tesserino che dà diritto a molte agevolazioni

Nell'ambito delle iniziative riservate a tutti i clienti che acquistano una vettura presso un qualsiasi concessionario del Consorzio, la Ct-Card rappresenta quel tesserino di riconoscimento particolare che dà diritto ai seguenti servizi ed agevolazioni.

— Sconto del 10% sui prezzi di ricambio per le vetture usate acquistate presso un qualsiasi concessionario del Consorzio;

— sconto cumulativo fino a 200.000 lire su alcuni servizi bancari offerti dalla Cassa di Risparmio di Trieste;

— lire 10.000 gratuite in ore parcheggio presso il ParkSi Silos da usufruire utilizzando la tesserina personale allegata;

— il soccorso stradale gratuito, telefonando al 55219 ogni possessore della Ct-Card ha diritto al recupero gratuito esteso in tutta la provincia.

Questa iniziativa, che ha preso il via nel marzo '89, oltre ad offrire un indubbio vantaggio a favore del cliente, assicura anche alle nostre officine e carrozzerie, quegli inverventi che altrimenti sarebbero dirottati verso altri «porti».

Il servizio di recupero, affidato in appalto ad una tariffa media convenzionata e attuato attraverso la collaborazione con un operatore privato al centralino in funzione 24 ore su 24, ed ha registrato, stando ai dati dei primi 4 mesi del 1991, un incremento degli interventi del 5% rispetto a quelli registrati nel corrispettivo periodo '90.

Negli intendimenti futuri, la Ct-Card, diventerà sempre più una City-Card capace di offrire altri innumerevoli servizi collegati all'automobile.

Per il momento essa viene consegnata al cliente all'atto del ritiro della vettura unitamente alla valigetta Ct-Kit, un gradito gadget che racchiude triangolo, guanti, lampadine e valigetta pronto soccorso.

Esiste anche «Filo diretto», il numero telefonico (040-365577) utilizzato da qualsiasi cliente dei concessionari consorziati per ogni esigenza.



Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

COME LA PENSA IL PRESIDENTE DELLA FEDERAICPA

'Noi siamo utili'

Riportiamo di seguito l'intervento del presidente della Federaicpa (Federazione dei concessionari d'auto) alla 47.a conferenza nazionale di Stresa sul tema: «I controlli tecnici periodici degli autoveicoli per la sicureza e per l'ambiente».

Ritengo che il nostro contributo possa essere utile dal momento che le imprese dei Concessionari auto espletano funzioni di distribuzione del prodotto e di assistenza post-vendita individuabili come fasi terminali dell'articolato processo teso a soddisfare la domanda di beni atti a garantire la mobilità sia delle persone che delle merci. Come ogni grande conquista, il fenomeno della motorizzazione — specie nelle dimensioni che attualmente caratterizzano il medesimo nel nostro Paese — pone problemi che richiedono la ricerca di valide souzioni.

Fra questi quello specifico del controllo tecnico del parco circolante sul quale la Federaicpa è impegnata da tempo, essendo interessata a che l'attività delle imprese rappresentate assuma un ruolo attivo e di proposta. Per citare i fatti a noi temporalmente più vicini, ricordo che nel 1985 avevamo aderito all'invito del ministro dei Trasporti che ritenne di integrare l'attività di controllo del parco, espletata dagli uffici della motorizzazione civile, con la possibilità, per l'utente, di rivolgersi anche alle strutture assistenziali delle Reti ufficiali di vendita. E' noto che questa iniziativa non ebbe modo di trovare pratica realizzazione perché ritenuta — dal Tar del Lazio — fuori dalla previsione legislativa e potenzialmente descriminatoria.

Ricordo anche che nel 1989 la Federaicpa, assieme ad altri qualificati enti e organizzazioni, aderì al Protocollo d'intesa promosso dal ministero dell'Ambiente per attuare una operazione di controllo — volontaria — delle emissioni del parco circolante da effettuarsi negli 11 maggiori centri urbani d'Italia.

Premetto anche che la categoria dei nostri associati ripete qui il suo forte interesse a una positiva evoluzione del problema nel senso da tutti auspicato di un incremento indispensabile della periodicità dei controlli e della estensione degli stessi alla effettiva tutela dell'ambiente senza porre alcuna pregiudiziale relativamente all'esercizio pubblico o privato dei controlli stessi.

Sono dell'avviso che la realizzazione di una migliore futura gestione del parco circolante in tema di sicurezza e di difesa ambientale debba essere preceduta da una ampia campagna di informazione all'utenza. Ricordiamoci quanto è meglio prevenire che punire e ricordiamoci che il controllo pur fatto alla perfezione controllo resta, e non altro. Per cui un alto tasso di esiti negativi per mancata precedente preparazione di autoveicoli genererebbe soltanto una ancor più difficile gestione dei già elevatissimi volumi di automezzi da esaminare.

Il dibattito sul tema del controllo tecnico viene oggi a essere arricchito da un ulteriore elemento, probabilmente conclusivo, costituito dalla pubblicazione della direttiva europea del 21 giugno scorso che completa, relativamente alle auto, il quadro della direttiva 77/143. L'adesione dell'Italia alla Comunità Europea, pur con le dovute riserve in ordine ai tempi del recepimento ci fa pensare che il controllo tecnico diventi, a questo punto, una questione meno accademica e più operativa.

Lo sviluppo del settore auto pone una serie di problemi che richiedono la ricerca di soluzioni ottimali

Il nuovo Codice costituisce, a nostro avviso, la migliore sede per disciplinare, nel senso voluto dal Legislatore comunitario, in modo organico e definitivo il problema del controllo tecnico.

Detto questo vanno affrontate alcune questioni. La tempistica 4,2 richiede un numero di unità tecniche di controllo e di apparecchiature proporzionale alla massa circolante asoluta e gravante sul territorio di pertinenza. Nel breve termine la Motorizzazione civile non potrà pertanto soddisfare l'impatto della richiesta dell'utenza. Non è quindi difficile ipotizzare una soluzione di offerta del servizio basata su un sistema misto pubblico-privato. Ove l'ipotesi effettiva fosse questa, ed è vero che altre non se ne intravedono, riteniamo che l'esercizio del controllo tecnico da parte di imprese private richieda, per le medesime, una qualifica particolare.

L'abilitazione al compito del controllo tecnico dovrebbe basarsi su criteri quanto più oggettivi possibili e seguire procedure severe e di inequivoca interpretazione. Da parte nostra riteniamo che fra i criteri di selezione dovrebbero essere presenti: la multinazionalità delle strutture, un'attrezzatura avanzata; la professionalità delle risorse umane.





Quale rappresentante dei Concessionari auto ritengo riproporre all'attenzione di questo consesso la necessità a questo titolo di inserire al punto 8 dell'art. 80 (Revisioni) del nuovo testo del Codice della strada il requisito per i Concessionari stessi dell'iscrizione e un proprio ruolo così come previsto per gli autoriparatori. Si deve quindi ricercare un indispensabile coordinamento fra questa esigenza e il testo della Proposta di legge Aniasi-Righi. Un'ultima notazione la vorrei fare sul costo per l'utenza. Si dice che in Giappone, dove il controllo tecnico è annuale, le norme per il positivo esito dello stesso siano talmente severe che al controllo del 3.o anno l'utente sceglie spesso di sostituire il proprio autoveicolo con un veicolo nuovo per il costo elevatissimo (qualche milione di lire) degli interventi necessari a superare la prova. Molto più realisticamente è opportuno vedere quanto accade in Paesi a noi più vicini. In Germania il costo del controllo generale varia da 60 a 70 marchi (più 30 marchi per il controllo dei gas di scarico), in Gran Bretagna da 15,50 a 19,30 sterline, in Francia la media è di 250 franchi. Da parte nostra auspicheremmo un sistema tariffario, sotto il controllo del ministro dei Trasporti, comunque orientato al recupero dei costi effettivi di gestione del servizio. Ci si consenta anche di evidenziare la necessità che la burocrazia di questo servizio (comma 13 art. 80 Nuovo Testo C.D.S.) sia contenuta al massimo e consenta la restituzione della carta di circolazione al presentatore risultando molto oneroso un ritorno dopo un certo periodo (60 giorni) per il ritiro della carta stessa. Augurandoci di poter continuare a fornire il nostro contributo per la migliore soluzione di così vasto e importante problema, restiamo a disposizione rinnovando il nostro grazie all'Aci.

Giovanni Carlo Cazzani

LA «SCHEDA FISCALE» DEL FUORISTRADA

Occhio alle tasse

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 1991 è stata pubblicata la legge 12 luglio 1991, n. 202, di conversione con modificazioni del Decreto Legge 13 maggio 1991, n. 151 recante provvedimenti urgenti per la finanza pubblica. Si evidenziano qui di seguito le novità introdotte in via definitiva nella materia in oggetto.

1) Con decorrenza dal mese di maggio dell'anno corrente è istituito l'obbligo di pagamento di una tassa speciale erariale, in aggiunta alla tassa automobilistica, su autovetture ed autoveicoli per il trasporto promiscuo di persone e cose idonei all'impiego di fuoristrada. Ai fini della applicazione della predetta tassa speciale sono stati considerati «fuoristrada» i veicoli muniti di almeno un asse anteriore e di almeno un asse posteriore progettati per essere simultaneamente motori, anche se può essere disinnestata la motricità di un asse (c.d. quattro ruote motrici anche disinnestabili) nonché di un cambio con riduttore o con più di cinque rapporti esclusa la retromarcia (c.d. marce ridotte). Sono stati esclusi dall'obbligo del pagamento della tassa speciale erariale i veicoli fuoristrada di associazioni di volontariato che, al 13 luglio 1991, data di entrata in vigore della Legge di conversione, risultano essere iscritte nei ruoli di protezione civile presso le rispettive prefetture, e che esercitano gratuitamente il servizio di protezione civile. Per addivenire ad una corretta applicazione della tassa speciale sui veicoli fuoristrada, secondo le caratteristiche tecniche, gli Uffici esattori Aci ne verificheranno i presupposti dalla carta di circolazione o dal foglio di via.

2) Introduzione, sempre per i veicoli fuoristrada, di fasce tariffarie differenziate per classi di potenza fiscale.

3) Soppressione della riduzione quinquennale del 50% di cui al primo comma dell'art. 12 Legge 21 maggio 1955, n. 463, dell'importo dovuto a titolo di tassa automobilistica su veicoli fuoristrada alimentati a benzina (codice tariffa 38) e gasolio, gpl o metano (codice tariffa 39). E' restato peraltro invariato l'obbligo di cui al secondo comma dello stesso articolo già a carico degli Uffici dell'Ispettorato della Motorizzazione Civile, di annotare le caratteristiche tecniche dei veicoli sulla carta di circolazione, qualunque sia il tipo di carrozzeria dei medesimi.

La tassa speciale erariale annuale costituisce un vero e proprio tributo aggiuntivo che va corrisposto congiuntamente alla tassa automobilistica e, eventualmente, anche alla sovrattassa diesel o tassa speciale gpl o metano.

Con decreto del ministro delle Finanze del 26 luglio 1991, sono stati regolati i termini e le modalità di pagamento dei dodicesimi della tassa speciale erariale su veicoli fuoristrada, dovuti con decorrenza dal mese di maggio 1991.

I versamenti vanno eseguiti sia per i veicoli per i quali la tassa automobilistica è stata versata anteriormente all'entrata in vigore del decreto legge, sia per quelli per i quali il pagamento del tributo è stato effettuato dal 12 maggio 1991 in misura diversa da quella stabilita della legge di conversione.

La legge di conversione ha inoltre stabilito che le somme versate a titolo di tassa speciale erariale relative ai veicoli idonei all'impiego fuoristrada esclusi dalla medesima, sono computate in diminuzione delle tasse automobilistiche di spettanza erariale; ciò però non è possibile quando le somme versate superano l'importo del tributo dovuto per il periodo successivo, o se per questo periodo il tributo stesso non è dovuto. In tal caso può essere inoltrata istanza di rimborso alla competente Intendenza di Finanza che provvederà in proposito.

Per le autovetture a trazione integrale escluse dall'applicazione del nuovo tributo, la tassa speciale può essere detratta oltre che dalla tassa automobilistica, dalla sovrattassa diesel o dalla tassa speciale gpl/metano. Ciò sempre che l'importo da scalare non superi l'ammontare delle tasse annuali da rinnovare; diversamente, come anche nei casi in cui non deve procedersi al rinnovo, si dovrà inoltrare istanza di rimborso all'Intendenza di Finanza allegando, in tale contesto, gli originali delle ricevute del pagamento effettuato.

ECCO COSA DICE LA LEGGE

Le revisioni dalla A alla Z

Ecco il testo dell'articolo 8 (del nuovo Codice della strada) relativo alle revisioni, approvato dal consiglio dei Ministri.

1) Il ministro dei Trasporti stabialisce, con propri decreti, i criteri, i tempi e le modalità per l'effettuazione della revisione generale o parziale delle categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi, al fine di accertare che sussistano in essi le condizioni di sicurezza per la circolazione e di silenziosità e che i veicoli stessi non producano emanazioni inquinanti superiori ai limiti prescritti; le revisioni, salvo quanto stabilito nei commi 8 e seguenti, sono effettuate a cura degli uffici provinciali della Motorizzazione civile. Nel regolamento sono stabiliti gli elementi su cui deve essere effettuato il controllo tecnico dei dispositivi che costituiscono l'equipaggiamento dei veicolai e che hanno rilevanza ai fini della sicurezza stessa.

2) Le prescrizioni contenute nei decreti emanati sono mantenute in armonia con quelle contenute nelle direttive della Comunità europea relative al controllo tecnico dei veicoli a motore.

3) Per le autovetture, per gli autoveicoli adibiti al trasporto di cose o a uso speciale di massa complessiva a pieno carico non superiore a 3,5 t, per gli autoveicoli per trasporto promiscuo, la revisione deve esere disposta entro quattro anni dalla data di prima immatricolazione e successivamente ogni due anni, nel rispetto delle specifiche decorrenze previste dalle direttive comunitarie vigenti in materia.

4) Per i veicoli destinati al trasporto di persone con numero di posti superiore a 9 compreso quello del conducente, per gli autoveicoli destinati ai trasporti di cose o a uso speciale di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i rimorchi di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, per i taxi, le autoambulanze, per i veicoli adibiti a noleggio con conducente e per i veicoli atipici, la revisione deve essere disposta annualmente, salvo che on siano stati già sottoposti nell'anno in corso a visita e prova ai sensi dei commi 5 e 6.

5) Gli uffici della Motorizzazione civile, anche su segnalazione degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, qualora sorgano dubbi sulla persistenza dei requisiti di sicurezza, rumorosità e inquinamento prescritti, possono ordinare in qualsiasi momento la revisione di singoli veicoli.

6)I decreti contenenti la disciplina relativa alla revisione limitata al controllo dell'inquinamento acustico e atmosferico, sono emanati sentito il ministero dell'Ambiente.

7) In caso di incidente stradale nel quale i veicoli a motore o rimorchi abbiano subito danni in conseguenza dei quali possono sorgere dubbi sulle condizioni di sicurezza per la circolazione, gli organi di polizia stradale intervenuti per i rilievi sono tenuti a darne notizia al competente ufficio della Motorizzazione civile per l'adozione del provvedimento di revisione singola.

8) Il ministro dei Trasporti, al fine di assicurare in particolari situazioni contingenti il rispetto dei termini previsti per le revisioni periodiche dei veicoli a motore capaci di contenere al massimo 16 persone compreso il conducente ovvero con massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 t può per singole province affidare in concessione quinquennale le suddette revisioni a imprese di autoriparazione che svolgono la propria attività nel campo della meccanica e motoristica, carrozzeria, elettrauto e gommista. Tali imprese devono essere iscritte presso apposito registro degli esercenti di attività di autoriparazione istituito presso ogni Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura.

9) Le imprese di cui al comma 8 devono essere in possesso di requisiti tecnico-professionali, di attrezzature e locali idonei al corretto esercizio delle attività di verifica e controllo per le revisioni, precisati nel regolamento; il titolare della ditta o in sua vece il responsabile tecnico devono essere in possesso dei requisiti personali e professionali precisati nel regolamento.

10) Il ministero dei Trasporti, direzione generale della Motorizzazione civile, effettua periodici controlli sulle officine delle imprese di cui al comma 8 e controlli, anche a campione, sui veicoli sottoposti a revisione presso le medesime. I controlli periodici sulle officine delle imprese di cui al comma 8 sono effettuati dal personale della direzione generale della Motorizzazione civile. I relativi importi a carico delle officine dovranno essere versati in conto corrente postale ed affluire alle entrate dello Stato con imputazione al capitolo 3566 del ministero dei Trasporti, la cui denominazione verrà conseguentemente ampliata dal ministro del Tesoro.

11) Nel caso in cui, nel corso dei controlli, si accerti che l'impresa non sia più in possesso delle necessarie attrezzature, oppure che le revisioni siano state effettuate in difformità dalle prescrizioni vigenti, le concessioni relative ai compiti di revisione sono revocate.

12) Il ministro dei Trasporti, con proprio decreto stabilisce le tariffe per le operazioni di revisione svolte dalla Direzione generale della Motorizzazione civile e dalle imprese in cui al comma 8 del presente articolo, nonché quelle inerenti ai controlli periodici sulle officine e ai controlli a campione effettuati dal ministero dei Trasporti — direzione generale della Motorizzazione civile — ai sensi del precedente comma 10.

13) Le imprese di cui al comma 8, entro i termini e con le modalità che saranno stabilite con disposizioni del ministero dei Trasporti, trasmettono all'ufficio provinciale competente della Motorizzazione civile la carta di circolazione, la certificazione della revisione effettuata con indicazione delle operazioni di controllo eseguite e degli interventi prescritti effettuati, nonché l'attestazione del pagamento della tariffa da parte dell'utente, al fine della relativa annotazione sulla carta di circolazione cui si dovrà procedere entro e non oltre sessanta giorni dal ricevimento della carta stessa. Effettuato tale adempimento la carta di circolazione sarà a disposizione presso gli uffici della Motorizzazione civile per il ritiro da parte delle officine che provvederanno a restituirla all'utente.

14) Chiunque circola con un veicolo che non sia stato presentato alla prescritta revisione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentomila a lire ottocentomila, raddoppiabili in caso di revisione omessa per più di una volta in relazione alle cadenze previste dalle disposizioni vigenti. Di tale violazione discende la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione.

15) Le imprese di cui al comma 8, nei confronti delle quali sia stato accertato da parte dei competenti uffici provinciali della Motorizzazione civile il mancato rispetto dei termini e delle modalità stabiliti dal ministro dei Trasporti ai sensi del comma 13, sono soggette alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di lire cinquecentomila a lire due milioni. Se nell'arco di due anni decorrenti dalla prima vengono accertate tre violazioni, l'ufficio provinciale della Motorizzazione civile revoca la concessione.

16) L'accertamento della falsità della certificazione di revisione comporta la cancellazione dal registro di cui al comma 8.

17) Chiunque produce agli organi competenti attestazione di revisione falsa è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentomila lire a due milioni. Da tale violazione discende la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di circolazione.

DOPO LA RIVOLUZIONE DELL'AUTO

Vendita, il futuro

Il modo in cui le automobili vengono vendute è cambiato poco da quando hanno sostituito il cavallo. Le parentele con il commercio del bestiame restano intatte, come la trattativa tra venditore e compratore con quest'ultimo che tira sul prezzo per strappare al venditore un po' del margine di affari. Poiché l'auto è diventata più affidabile e l'automobilista desidera un servizio sempre migliore, questo sistema arcaico è destinato a cambiare. E intanto la contrazione del mercato rende sempre più difficili i già poco sereni rapporti tra concessionari e case costruttrici. L'Associazione americana dei rivenditori d'auto (la famosa Nada) ha promosso un'indagine circa il numero enorme di auto che vengono vendute direttamente dalla Casa ai «fleet operators», organizzazioni specializzate nella fornitura di flotte aziendali che vengono vendute con contratti particolarmente attraenti per l'acquirente che ottiene sconti di grande entità e la garanzia di riacquisto delle vetture da parte della casa a prezzi superiori a quelli medi per l'usato analogo. In Gran Bretagna, la Nissan lotta contro il tempo per ricostruire la sua rete di vendita dopo aver silurato l'organizzazione privata di Botnar, che curava importazione e distribuzione, per una questione di prezzi che si è trasformata in una amara battaglia pubblica.

I margini si abbassano

La spinta alla trasformazione del sistema di vendita è costituita dal cambiamento del peso delle varie fasi di costruzione e distribuzione del prodotto auto. Il processo di «economizzazione» della produzione, introdotto dall'industria giapponese, ha reso possibile ridurre consistentemente il costo di fabbricazione. Adesso oltre un terzo del prezzo di vendita va a coprire i costi delle fasi successive a quelli di produzione, cioè distribuzione, marketing, assistenza in garanzia e margini per i concessionari. Questi ultimi — dicono le reti di vendita — si sono assottigliati troppo. Negli Stati Uniti i profitti pre-tassazione della concessionaria media si sono ridotti dall'1,5% del '90 ad appena l'1% della quota di vendite nel corso di quest'anno. In Giappone emergono anche altre difficoltà come quella del costo esagerato del suolo che, lamentano i costruttori d'auto, suggerisce a quanti vorrebbero fondare una concessionaria di dedicarsi invece ad aprire un fast food. Cattive notizie anche sul fronte delle riparazioni: un'indagine promossa da Boston Consulting Group in Europa ha dimostrato che l'affidabilità media delle vetture fra uno e tre anni cresce al ritmo del 5-6% annuo. Considerando il fatto che le concessionarie riescono a eseguire lavori di officina e carrozzeria quasi esclusivamente nei primi tre anni di vita di una vettura — da quel momento in poi c'è il passaggio delle consegne dalle officine autorizzate ai meccanici occasionali, al «fai da te» e alle operazioni marginali — anche questo settore si rivela a rischio.

Le speranze dei concessionari

Le speranze dei concessionari si concentrano sull'evoluzione dei componenti più sofisticati dell'automobile, quali i sistemi antibloccaggio e l'iniezione elettronica. La teoria è che solo una azienda specializzata può dare garanzie di lavorazioni accurate in caso di elementi complessi. Tuttavia si sottovaluta la flessibilità degli artigiani della riparazione. Inoltre le apparecchiature per la diagnosi vengono vendute senza difficoltà e il personale specializzato è estremamente mobile. In molti casi la complessità degli interventi di riparazione si riduce: una «scatola nera» difettosa si smonta e si sostituisce facilmente con un'altra.

La Cee e le case

La maggioranza delle Case costruttrici tiene ben salde le redini dei concessionari, soprattutto in Europa dove, cinque anni fa, la legge comunitaria concesse una deroga rispetto alla regolamentazione della concorrenza rendendo possibile per il costruttore rescindere il mandato di concessione in caso il concessionario venda prodotti di aziende concorrenti o tenti di operare al di fuori del territorio assegnatogli. Sorprendentemente, le case riuscirono a convincere la commissione europea che si trattava di una procedura in difesa del consumatore in quanto, sostenevano i produttori, la complessità tecnica del prodotto auto rendeva indispensabile un controllo molto stretto sul lavoro delle reti. La commissione, dimostrando di non essere completamente sprovveduta, richiese in cambio della deroga un impegno da parte dei costruttori affinché i prezzi delle auto nuove non variassero di oltre il 12% tra i Paesi della Comunità.

I costruttori non hanno rispettato l'accordo in quanto la Commissione per i cartelli e i monopoli del Parlamento inglese ha rilevato che il prezzo delle auto vendute sul territorio britannico ha avuto scostamenti di circa il 50% rispetto ai prezzi medi continentali. Adesso sembra, alquanto improbabile che la commissione europea conceda di rinnovare la deroga quando questa scadrà, nel '95.

La situazione negli Usa

La situazione per i rivenditori americani è di maggiore libertà grazie a una legislazione decisamente più permissiva

La maggioranza delle concessionarie vende vetture di marchi diversi e questo aiuta sia il venditore a seguire meglio il mercato, sia il produttore — specialmente giapponese — che accede più facilmente e in maniera più economica al mercato, cosa difficile in Europa dove i concessionari preferiscono vendere auto di uno dei colossi di casa con importanti fette di mercato piuttosto che vetture giapponesi. Questo fenomeno si esalta nei Paesi in cui sono previsti dei contingentamenti per i prodotti nipponici.

Negli Stati Uniti, la prassi della vendita plurimarche ha raggiunto dimensioni impressionanti specialmente presso i cosiddetti «megadealers» che arrivano a rappresentare anche una dozzina di marchi diversi venduti sia in concessionarie diverse sia sotto uno stesso tetto anche se con spazi riservati. I concessionari di altri paesi vedrebbero di buon occhio una soluzione analoga. La Francia, per esempio, ha 25 mila rivendite che offrono Renault, Citroen e Peugeot. Molti sono subconcessionari di piccoli centri che vendono poche macchine all'anno, facendo capo a un concessionario di zona di maggiori dimensioni. Lo scorso anno i concessionari francesi hanno venduto 2,5 milioni di autoveicoli. Nello stesso tempo, un numero analogo di venditori statunitensi ha venduto sei volte tanto.

Il numero dei venditori americani è in calo: si è dimezzato dagli anni '40 e le 25 mila concessionarie rimaste appartengono a 19.500 proprietari diversi. Uno studio della J.D. Power ha messo in luce la tendenza alla contrazione del numero di titolari di concessionarie che scenderanno a 8 mila nel giro di dieci anni. Alcune di queste potrebbero essere delle imprese di notevoli dimensioni. La Lex Service, un'impresa inglese quotata in borsa, ha convinto le case a consentire la realizzazione di 60 supermercati dell'auto: concessionarie enormi con 17 marchi rappresentanti insieme. La Lex potrebbe anche diventare una multinazionale visto che ha rilevato il 50% della Campbell Automotive, una catena di concessionarie Californiane. Qualche sopracciglio si è sollevato a Detroit in quanto non esistono in America delle concessionarie quotate in borsa, non ancora, almeno. E la Lex non è la sola a guardarsi in giro alla ricerca di opportunità all'estero: la giapponese Nissho Iwai ha già rilevato due concessionarie in California.

Anche in Giappone, dove le auto sono vendute porta a porta, si avverte la voglia di cambiamento: il consumatore adesso vuole vedere di più, prodotti diversi e poi scegliere. La tendenza è quindi quella di organizzare dei centri di esposizione anche se poi la vendita si conclude a casa del cliente. Il progetto finale giapponese è quello di riuscire a produrre in funzione degli ordini piuttosto che secondo le previsioni di vendita. La Nissan si è impegnata a fondo per conseguire l'obiettivo di produrre su ordinazione sul mercato interno. Il traguardo è di ridurre a una settimana il tempo tra l'ordinazione della vettura e la consegna. Il consumatore europeo potrebbe dirsi fortunato se i costruttori occidentali riuscissero a fare altrettanto in tre mesi.

Automobili su ordinazione

Auto su ordinazione significa che il concessionario dovrà disporre di meno spazio per le auto in pronta consegna. Ma a questo punto, ci sarà ancora bisogno una concessionaria? Le case potrebbero vendere direttamente affidando l'assistenza a meccanici indipendenti. Un giorno forse questo potrebbe accadere ma, allo stato attuale delle cose, i costruttori per primi sono convinti che il sistema più efficace (cioè più redditizio) sia la concessionaria.

Tuttavia è necessario che la concessionaria sia in grado di offrire servizi di livello sempre più alto.

Nascosto in una villa nella campagna inglese, un gruppo di studio della Ford sta sviluppando la concessionaria del futuro dove ogni dettaglio — dal colore delle porte a un servizio di registrazione completamente computerizzato all'arredamento degli ambienti dove i tecnici potranno incontrare i clienti — è studiato per compiacere il consumatore.

Neil O'Sullivan, direttore delle strategie presso la Ford, riassume il concetto informatore della nuova concessionaria: «Il cliente deve avere la sensazione di avere il pieno controllo della situazione».

Negli Stati Uniti la Saturn, la nuova divisione della Gm da oltre quattro miliardi di dollari, ha studiato vari metodi di distribuzione giungendo alla conclusione che per ora il mezzo migliore è la concessionaria di alta qualità, con margini più consistenti per il concessionario che potrà offrire servizi di più alta qualità. I produttori giapponesi stanno creando nel mondo nuove reti di vendita per i loro prodotti di lusso sulla falsariga di quanto fatto dalla Toyota per la Lexus e dalla Nissan per la Infiniti.

La Mazda ha infatti annunciato che, entro il '94, sarà pronta una rete di concessionarie d'élite per la sua nuova linea di auto di lusso, denominata Amati.



Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

GOLF 3, OPEL ASTRA E CITROEN ZX

Le regine dell'Europa

Al Gruppo Equipe di Strada della Rosandra disponibili anche per le prove





Gruppo Equipe di Strada della Rosandra è il nuovo modo di concepire l'automobile. Non più semplice concessionario ma una struttura dotata di tutti i servizi dei quali il cliente ha bisogno. Nel polo multifunzionale troverete le concessionarie dei marchi Volkswagen, Audi, Citroen, Bedford/GM, Opel, Cadillac e Isuzu. A ciò si aggiungono il padiglione dell'Usato Sì, il Centro servizi e la carrozzeria Sicarr. In tutto sono ventimila metri quadri di area dei quali ben 12 mila coperti. Un centinaio di persone altamente specializzate sono al servizio della clientela, che può scegliere tra 450 modelli nuovi e oltre mille autovetture usate, revisionate e garantite.

Il magazzino ricambi contiene 50 mila pezzi e accessori sempre disponibili e altri 300 mila sono reperiti al massimo in 48 ore. Il Gruppo Equipe ha appena concluso la ristrutturazione del nuovo salone Volkswagen ed è anche presente al nuovo centro commerciale Il Giulia con autovetture in esposizione che vengono ruotate settimanalmente. Tra i modelli di maggior successo ci sono la Golf 3, la nuova Opel Astra e la Citroen ZX, che sta confermando il grande successo ottenuto a pochi mesi dalla sua presentazione. La prima Golf fu presentata 17 anni fa, nel 1974, ed è di sette anni fa la seconda generazione.

In questi anni le Golf sono state prodotte in 12 milioni di esemplari e a livello europeo questo modello rappresenta per la Volkswagen un'importanza particolare con circa il 60 per cento del volume di vendita globale. Migliorare un prodotto del genere non era facile, ma con la Golf 3 ciò è stato realizzato. In Germania hanno lavorato su tutto, dalle dimensioni al design, dal telaio al motore. E' stata allora migliorata l'altezza interna, si è arrivati a un CX migliore e per le motorizzazioni di elevata potenza è stato concepito un nuovo telaio sportivo. Ma le migliorie non sono solo queste. Si è riusciti a ridurre i consumi del 10 per cento senza penalizzare potenza e prestazioni, s'è fatto largo uso di materiali non inquinanti escludendo dalle fasi di produzione certi prodotti e prevedendo il riutilizzo del materiale plastico. In fatto di sicurezza sono stati superati i test più severi, quelli previsti dalle leggi degli Stati Uniti. Tutto questo è la Golf 3. La nuova Opel Astra non è da meno.

L'impianto di filtraggio interno mantiene l'aria pulita per i passeggeri e il convertitore catalitico che equipaggia i motori diesel e benzina mantiene pulita l'aria fuori. La Opel Astra utilizza vernici a base d'acqua e materiali plastici riciclabili. In casa Opel, oltre all'ecologia, pensano anche a tutto il resto. Prestazioni, sicurezza, consumi, abitabilità fanno della nuova Astra il prodotto tecnologicamente più avanzato della Opel. E' proposta in sei versioni nel modello a due volumi e in quattro nel modello station wagon, con motori benzina iniezione, diesel e turbodiesel.

Infine, la Citroen ZX. E' una macchina innovativa grazie alle quattro ruote sterzanti, ossia il sistema che prevede l'aiuto delle due ruote posteriori a quelle anteriori. La ZX è disponibile nelle cilindrate 1.360, 1.600 iniezione e 1.900 GT iniezione, rispettivamente con 75, 89 e 130 cavalli. La 1.360 è offerta nelle versioni Reflex e Advantage, la 1.600 nella versione Aura e la 1.900 in quella Vulcane, il modello di punta e anche il più veloce con i suoi 205 Km/h di velocità massima.

DA LOVE-CAR, IN STRADA DELLA ROSANDRA 50

Volvo 850 GLT, avanti tutta

Motore e cambio trasversali, trazione anteriore - Migliorata la sicurezza

A vederla sembra una Volvo come le altre, con le linee un po' arrotondate, ma l'inconfondibile sagoma a tre volumi netti. Invece, la Volvo 850 GLT è una macchina completamente nuova, a partire dalla trazione anteriore. Adotta soluzioni meccaniche inedite ed è ancora più sicura rispetto alle altre Volvo, che di sicurezza già ne avevano da vendere.

Innanzitutto il motore e il cambio. Il motore è un cinque cilindri in linea, 20 valvole di 1.984 cc, con 143 cv a 6.500 giri. E' in posizione trasversale, così come il cambio. Nel progettarli, alla Volvo hanno lavorato molto sulla compattezza, altrimenti sarebbe stato impossibile posizionare trasversalmente tutti e due gli organi. Il motore è in alluminio, con pesi ridotti e migliori prestazioni, ha due alberi a camme e collettori separati di uguale lunghezza per ciascun cilindro. L'impianto di scarico è in acciaio al cromo, con sonda Lambda a 3 vie preriscaldata elettricamente. Sia il cambio manuale (a 5 rapporti) che quello automatico (a 4 rapporti) non richiedono manutenzione, nemmeno la sostituzione dell'olio. La trasmissione tra la leva del cambio e il cambio è realizzata con cavi d'acciaio che eliminano le vibrazioni. Sul cambio manuale è sincronizzata anche la retro. Il cambio automatico, a controllo elettronico, è selezionabile in tre posizioni: sport, economy e winter. La frizione è idraulica.

Il telaio. La Volvo 850 si avvale di un ponte posteriore brevetto «Delta-Link» fissato alla carrozzeria per mezzo di due collegamenti autosterzanti che controllano sia le forze laterali che le reazioni longitudinali. Ne derivano un eccellente comportamento in curva e grande stabilità anche grazie al lieve effetto autosterzante delle ruote posteriori. Lo sterzo è servoassistito e il diametro di sterzata è ridotto, soli 10,2 metri. La 850 monta dischi anteriori autoventilanti e pinze flottanti, dischi posteriori, Abs di serie e barre antirollio alle quattro sospensioni.

La carrozzeria. Un terzo della scocca è realizzato in Hhs, ossia acciaio zincato, quattro volte più robusto dell'acciaio utilizzato normalmente. Il serbatoio del carburante si trova tra le ruote posteriori ed è protetto dalla zona di deformazione. In fatto di sicurezza è stato adottato il sistema Sips di protezione contro gli urti laterali. Ci sono ora quattro longheroni, due per lato a diversa altezza, che rendono la Volvo 850 ancora più sicura. Ricordiamo che tutte le Volvo montano due longheroni laterali che sono particolarmente efficaci in caso di urto frontale.

Interni. Sedile di guida e volante sono ampiamente regolabili e le cinture di sicurezza anteriori si alzano e si abbassano automaticamente a seconda dell'altezza della persona e sono dotate di meccanismo di pretensionamento che elimina il gioco della cintura in caso di urto frontale. La strumentazione è di facile lettura e ci sono due chicche: il termometro per la temperatura esterna e la spia che indica, dopo 15.000 chilometri o dopo il numero prefissato di ore di utilizzo della vettura, che è giunto il momento di fare il tagliando. I sedili sono comodi e il divano posteriore è diviso in tre posti. Come optional il bracciolo centrale può trasformarsi in sedile per bambini con tanto di cintura di sicurezza. Il bagagliaio ha una capacità di 455 litri, secondo le norme Din e l'impianto di condizionamento ha un gas, l'R134a, senza cloro, non dannoso per l'ozono. Esteticamente la Volvo 850 GLT si differenzia dagli altri modelli per il frontale arrotondato, per i venti centimetri in meno rispetto alla 960 e per la vetratura ancora più ampia.

Sarà disponibile in Italia, e a Trieste dal concessionario unico Love-Car, a partire da febbraio 1992 al prezzo di 37.400.000 lire. Con quattro milioni in più si può avere un allestimento speciale che comprende cerchi in lega, condizionatore, volante in pelle, sedili anteriori riscaldati, computer di bordo e alzacristalli posteriori elettrici.

Alessandro Bourlot

Motori Motori Motori Motori Motori Motori

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

E' LA PEUGEOT 106 PRODOTTA A MULHOUSE

Piccola... cuor di leone

Da Padovan-De Carli tutta la gamma e anche un'offerta natalizia

Peugeot 106, piccola fuori grande dentro. Vecchio come slogan e infatti la Casa del leone non ha pensato nemmeno per un attimo di proporlo per la sua ultima nata. Lo abbiamo però ripreso noi dopo aver fatto la prova di questa macchina e anche se è uno slogan sfruttato, già sentito, è quello che meglio riassume il modo di essere della 106.

Studiata dalla matita di Pininfarina, la 106 si inserisce nel segmento «B» e con lei nasce la quinta famiglia Peugeot. Da qui al Duemila verranno presentate gradualmente anche le altre Peugeot della serie 6.

Tornando alla prova, l'abitabilità è quella che colpisce per prima. Una persona di alta statura sta comodamente seduta senza toccare il tetto e la larghezza della macchina dà agli occupanti dei posti anteriori ampia libertà di movimenti. L'insonorizzazione è perfetta e il motore è brillante. E dire che per la prova avevamo una 1.124. Precisi sia lo sterzo che il cambio, sicura la frenata, la 106 sorprende per l'ottima tenuta di strada. Da segnalare anche l'ampia visibilità, dovuta alla vetratura totale che è di quasi 3 metri quadrati.

Parlando poi con il concessionario, che per Trieste e provincia è Padovan-De Carli di via Flavia, vengono fuori tutte quelle informazioni che la prova su strada, ovviamente, non può dare.

La 106 è più corta di 14 centimetri rispetto alla 205, e il risparmio è stato ottenuto soprattutto inclinando il motore di sei gradi, riducendo quindi l'ingombro anteriore. Il bagagliaio non ha risentito di questo accorciamento. Nelle intenzioni della Peugeot, la 106 doveva rivolgersi ai giovani e al pubblico femminile e invece in questi primi due mesi di vendite si è scoperto che a coglierla è anche chi vuol passare dalla macchina grande alla piccola senza per questo ridurre il piacere della guida, la comodità e le prestazioni.

La 106 riesce a ridurre i consumi anche gratis a un CX di 0,31 e a un CZ di 0,016. Il CZ è un dato che solo ultimamente viene fornito dalle case automobilistiche e si riferisce alla deportanza anteriore negativa. La combinazione di CX e CZ determina minore resistenza all'avanzamento e quindi minori consumi.

Nello stabilimento francese di Mulhouse, dove vengono prodotte le 106, si è pensato anche all'ecologia. Sono 150 le componenti della macchina che derivano dal riciclaggio dei materiali.

Come tutte le Peugeot dell'ultima generazione, anche la 106 monta motori della serie TU. Quelli catalizzati usano la sonda lambda a tre vie. Quelli non catalizzati possono essere tra-sformati con l'adozione della marmit-ta catalitica grazie al fatto che il moto-re TU ha le sedi delle valvole in accia-io che riescono a sopportare il mag-gior calore prodotto dalla benzina senza piombo.

In fatto di robustezza la 106 ha supe-rato i più severi test. In caso d'urto a 50 chilometri all'ora la struttura ha un arretramento di 27 millimetri quando la normativa Cee ammette un limite di 127 millimetri.

Per quel che riguarda il discorso si-curezza, la scocca a struttura differen-ziata ha la cellula di sopravvivenza. Sui modelli XT Targa verde e XSI è possibile avere come optional l'ABR (l'ABS Peugeot), l'impianto frenante antibloccaggio. Tutti i modelli monta-no fari allo iodio e le sospensioni leg-germente più rigide migliorano la te-nuta di strada.

I motori 1.360 hanno 100 cavalli, il 1.124, spingendo la 106 a 160 km/h, è il più veloce della categoria. Per tutti gli altri dati rimandiamo alla tabella che pubblichiamo a fianco.

Da segnalare ancora l'iniziativa «natalizia» di Padovan-De Carli, che è partita proprio in questi giorni e che sarà valida fino al 25 dicembre: «3 splendide offerte per 1 grande Natale in Peugeot».

La prima offerta riguarda la 205, di 10.900.000 lire chiavi in mano, modello 3 porte 5 marce, tergilavalunotto e impianto radio compresi. C'è poi la 405 a partire da 18.100.000 compresi alzacristalli elettrici, chiusura centra-lizzata e vetri atermici. L'offerta com-prende anche supervalutazione del-l'usato (minimo garantito un milione) e finanziamenti agevolati e inizio del pagamento a marzo 1992.

Alessandro Bourlot

106	XN 4 marce	XN 5 marce	XR	XR 1.1	XT	XT 1.3	XT TARGA VERDE	XSI
Carrozzeria	3 porte	3 porte	3 porte	3 porte	3 porte	3 porte	3 porte	3 porte
Cilindrata (cm3)	954	954	954	1124	1124	1360	1360	1360
CV fiscali	12	12	12	14	14	15	15	15
Marce	4	5	5	5	5	5	5	5
Potenza max (CV)	45	45	45	60	60	75	75	100
Velocità max (km/h)	145	145	145	160	160	175	175	190
Prezzo chiavi in mano	10.990.000	11.520.000	12.532.000	12.882.000	13.900.000	15.000.000	16.100.000	18.600.000
ABR	—	—	—	—	—	1.600.000	1.600.000	1.600.000
Retrov. est. elettr. autosbrin.	—	—	—	—	180.000	180.000	180.000	180.000
Tetto apribile manuale	—	—	670.000	670.000	670.000	670.000	670.000	670.000
Avvisatore luci accese sosta	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie
Condizionatore d'aria	—	—	—	—	1.800.000	1.800.000	1.800.000	—
Cerchi in lega (4)	—	—	—	—	380.000	380.000	380.000	serie
Vetri azzurrati	—	—	serie	serie	serie	serie	serie	serie
Alzavetri ant. elettrico	—	—	275.000	275.000	serie	serie	serie	serie
Chiusura centr. port. a dist.	—	—	395.000	395.000	serie	serie	serie	serie
Lunotto termico	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie
Tergilavalunotto	—	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie
Sedile post. sdoppiabile	—	—	serie	serie	serie	serie	serie	serie
Appoggiatesta anteriori	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie
Fari supplementari	—	—	—	—	—	—	—	serie
Fari fendinebbia	—	—	—	—	200.000	serie	serie	—
Vetri post. lat. a compasso	—	—	serie	serie	serie	serie	serie	serie
Vernice metallizzata	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000	325.000
Vernice nera	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000
Cinture sicur. a riavv. autom.	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie
Coprivano bagagli	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie	serie

D2246

L'USATO A TRIESTE

LE QUOTAZIONI UFFICIALI DELL'USATO A TRIESTE, VALIDE FINO AL 31 DICEMBRE

VETTURE fino a 2,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Mini Clubman	1982	sì	ALPINA
Citroen LNA	1983	sì	ALPINA
A112 Junior T.A.	1982	sì	ALPINA
Fiat 127 3p.	1982	sì	ALPINA
Autobianchi A 112	1983	3 m.	A. CATULLO
Autobianchi A 112 Abarth	1982	3 m.	A. CATULLO
Fiat Panda 30	1982	3 m.	A. CATULLO
Fiat Campagnola ben.	1981	3 m.	AUTOSANDRA
Fiat 126 verde	1975	3 m.	AUTOSANDRA
Fiat 127 Sport	1981	3 m.	AUTOSANDRA
Metro Surf	1984	6 m.	AUTOSANDRA
Metro L. bianco	1982	3 m.	AUTOSANDRA
Fiat Ritmo 65 L 1300	1981	-	CARVAT
Austin Metro 1.0	1981	3 m.	DAGRI
Renault R5 TL 950	1981	3 m.	DAGRI
Mini Minor	1974	-	DINO CONTI
Opel Ascona 1.3 S	1982	3 m.	DINO CONTI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Opel Kadett 1.2	1984	3 m.	DINO CONTI
Renault 5 GTL	1983	3 m.	DINO CONTI
Renault R 20 TS	1980	-	GIROMETTA
Escort 1100 5 p.	1982	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat 127 3 p.	1982	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiesta 1100 L	1980	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault 5 Alpine	1980	-	LA CONCESSIONARIA
Renault 9 TSE	1982	3 m.	LA CONCESSIONARIA
VW Maggiolino 1.5	1973	-	LOVE CAR
Peugeot 104 ZS	1979	-	PADOVAN & DE CARLI
Volkswagen Golf 1.1	1981	-	PADOVAN & DE CARLI
Autobianchi A112 El	1982	-	PADOVAN & DE CARLI
Seat Ronda GL 1.6	1983	-	PADOVAN & DE CARLI

VETTURE da 3 a 5,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR	CONCESSIONARIA
Lancia Delta 1.6 GT	1984	Sì	ALPINA
Seat Malaga 1.2	1987	Sì	ALPINA
Seat Ibiza 1.5 GLX	1986	Sì	ALPINA
Renault 11 TCE	1984	sì	ALPINA
Fiat Uno 55 5 p.	1988	3 m.	CATULLO
Fiat Uno Fire	1986	6 m.	CATULLO
Renault 5 GTL	1985	6 m.	CATULLO
Renault S5 TC	1985	6 m.	CATULLO
Lancia Delta 1.3 LX	1985	6 m.	CATULLO
Fiat Uno D. 5 p.	1985	3 m.	CATULLO
Renault R4	1987	6 m.	CATULLO
Fiat Regata 70S	1985	6 m.	CATULLO
A112 Elegant	1982	3 m.	AUTOSANDRA
Renault Super 5 4 p.	1986	6 m.	AUTOSANDRA
Montego 1.6 4 LS	1985	6 m.	AUTOSANDRA
Rover 2.300 S	1981	6 m.	AUTOSANDRA
Polo Coupè	1985	3 m.	AUTOSANDRA
Seat Fura GL 900	1985	-	CARVAT
Alfa Romeo Giulietta 1600	1981	-	CARVAT
Lancia B. Hpe Ex. ie 2.000	1984	-	CARVAT
Fiat Uno 55 S. 5 p. 1100	1983	-	CARVAT
Alfa Romeo 33 S. 1300	1983	-	CARVAT
Fiat Ritmo 60 S. 1100	1984	-	CARVAT
Alfa Romeo 33 1300	1985	-	CARVAT
Lancia Prisma RST 1600	1984	-	CARVAT



Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

IN OCCASIONE DELLE FESTIVITA'

Motori Motori Motori Motori Motori Motori

L'USATO A TRIESTE

CONSORZIO CONCESSIONARI AUTO DI TRIESTE



QUOTAZIONI UFFICIALI VALIDE FINO AL 31 DICEMBRE

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Opel Senator S. 3000	1982	-	CARVAT
Fiat Uno 45 54 1000	1985	-	CARVAT
Fiat Uno 45	1984	3 m.	DAGRI
Fiat Uno 45 Fire 3 p.	1987	3 m.	DAGRI
Opel Corsa 1000 S	1983	3 m.	DAGRI
Ford Orion 1.6 GL	1984	3 m.	DAGRI
Lancia Delta 1.3	1983	3 m.	DAGRI
Lancia Beta Hpe 2.0	1982	3 m.	DAGRI
Alfa 33 Q. Oro	1984	3 m.	DAGRI
Renault R4 TL	1986	3 m.	DAGRI
Renault R9 TSE 1.4	1983	3 m.	DAGRI
Renault R9 TL 1.2	1986	3 m.	DAGRI
Renault R11 GTC 1.1	1985	3 m.	DAGRI
Renault R11 TL 1.2	1985	3 m.	DAGRI
Renault R11 TSE 1.4	1984	3 m.	DAGRI
Citroen Visa Cabrio	1984	6 m.	DINO CONTI
Fiat 126 Bis	1989	6 m.	DINO CONTI
Citroen Visa 1.1	1986	6 m.	DINO CONTI
Delta 1.3 LX	1982	6 m.	DINO CONTI
Renault S5 GTL	1985	6 m.	DINO CONTI
Seat Ibiza 1.2 GL	1986	3 m.	DINO CONTI
Fiat Panda 750 CL	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Fiesta 1.100 HiFi	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
VW Golf 1.300	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Orion 1.400 CL	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Opel Kadet automatico	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault 9 Spring 1200	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Uno 45 S	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Opel Kadett Caravan	1983	3 m.	LA CONCESSIONARIA
Saab 900 turbo Ta.	1980	-	LA CONCESSIONARIA
Fiat 126 Bis	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault 5 GTL	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Escort 1100 Laser	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault Super 5	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Ritmo 60	1985	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Ritmo 100 S	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Audi 80 1.6 GL	1982	-	LOVE CAR
Opel Ascona 1.3 GL	1983	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Opel Kadett GLS	1985	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Fiat Uno 70 SX	1985	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Seat Ronda GLX	1983	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Renault 11	1984	3 m.	PADOVAN & DE CARLI
Lancia Delta 1.3	1983	6 m.	PANAUTO
Opel Corsa 1.3 SR	1984	3 m.	SERRI
Opel Corsa 1.0 GL 3 p.	1984	3 m.	SERRI
Opel Corsa 1.2 4. p.	1983	3 m.	SERRI
Opel Corsa 1.0 TR 2 p.	1983	3 m.	SERRI
Innocenti Mini 3 SL	1984	3 m.	SERRI
Fiat Panda 45	1983	3 m.	SERRI
Fiat Panda 30	1984	3 m.	SERRI
Volvo 345 GL	1984	3 m.	SERRI
Fiat Ritmo 105 S	1983	3 m.	SERRI
R11 TCE	1984	-	ZAGARIA
Panda 30 S	1985	-	ZAGARIA
Mini HLE	1986	-	ZAGARIA
Fiat 126 Bis	1990	-	ZAGARIA
Moto Gilera 125RC	1989	-	ZAGARIA
S5 C	1986	-	ZAGARIA

VETTURE da 6 a 9,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Fiat Uno 60S	1987	si	ALPINA
Vw Polo T.A.	1989	6 m.	A. CATULLO

prendere in futuro per uno | diversi importanti ricono- | ti dalla stessa. Quota d'af- | triplicare l'affitto in base | Verrà inaugurata sa- | l'incertezza più buia, vi- | l'Amministrazione pro-

Motori

ALPINA Basovizza tel. 226600 P.zza Dalmazia 3 tel. 362821	**AUTOSALONE CATULLO** Via F. Severo 30 tel. 350851	**AUTOSANDRA** Via Flavia 17/27 tel. 829777/8	**CARVAT** Via Caboto 22 tel. 820484	**L. DAGRI** Via Flavia 118 tel. 281212/3
DINO CONTI Strada della Rosandra 2 tel. 820948	**GIENNE** Via Flavia 200 tel. 827032	**GIROMETTA** Via Franca 4/2 tel. 304893/310202	**LA CONCESSIONARIA** Via Caboto 24 tel. 3898111	**LOVE CAR** Strada della Rosandra 50 tel. 281365/830308
PADOVAN & DE CARLI Via Flavia 47 tel. 827782	**PANAUTO** Strada della Rosandra 2 tel. 820948	**NASCIMBEN** Zona Industriale Noghere SS 15 tel. 232277	**SERRI TULLIO** Via Ginnastica 56 Via Brunner 14 tel. 727069/724211	**ZAGARIA** Piazza Sansovino 2 tel. 308702

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Vw Polo CL	1990	6 m.	A. CATULLO
Lancia Delta 1.6 ie	1987	6 m.	A. CATULLO
Fiat Regata 100 ie	1987	6 m.	A. CATULLO
Renault 5 GT Turbo	1985	6 m.	A. CATULLO
Alfa Romeo 33 1.5 4X4	1986	6 m.	A. CATULLO
Alfa Romeo 33 1.3	1989	6 m.	A. CATULLO
Renault 11 TLE	1988	6 m.	A. CATULLO
Renault 5p GTR	1988	6 m.	AUTOSANDRA
Seat Ibiza 1.2 rosso	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Fiat Regata 100 ie	1987	6 m.	AUTOSANDRA
Fiat Panda 4X4	1985	6 m.	AUTOSANDRA
Peugeot 205 GT	1984	6 m.	AUTOSANDRA
Alfa Romeo 33 Ti 1500	1985	-	CARVAT
Fiat Regata 70 S 1300	1985	-	CARVAT
Fiat Uno 60 S 5 p. 1100	1987	1 a.	CARVAT
Alfa Romeo 33 S. 1300	1985	-	CARVAT
Autobianchi Y10 LX 1000	1987	1 a.	CARVAT
Lancia Delta LX 1300	1985	-	CARVAT
Alfa Romeo 33 Ti 1500	1986	-	CARVAT
Seat Ibiza SXI 1500	1988	1 a.	CARVAT
Fiat Tipo Digit 1400	1988	1 a.	CARVAT
Fiat Regata 70 S	1985	3 m.	DAGRI

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Fiat Uno 45 Fire 5 p	1987	3 m.	DAGRI
Autobianchi Y10 Fire	1987	3 m.	DAGRI
Autobianchi Y10 LX Fire	1987	3 m.	DAGRI
Peugeot 309 Profil 1.3	1988	12 m.	DAGRI
Hyundai Stellar 1.6	1988	12 m.	DAGRI
Renault R5 GTR 1.9	1988	12 m.	DAGRI
Renault R21 TSE 1.7	1986	3 m.	DAGRI
Renault Super 5 TSE 1.4	1987	3 m.	DAGRI
Fiat Regata 70S	1986	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno 60 S	1987	6 m.	DINO CONTI
Fiat Ritmo 130 TC	1986	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno 45	1989	6 m.	DINO CONTI
Citroen BX 1.4	1986	6 m.	DINO CONTI
Opel Corsa 1.2 5p	1988	6 m.	DINO CONTI
Renault 21 TSE	1986	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno 60 SL 5 p	1988	6 m.	DINO CONTI
Lancia Delta 1.3	1989	6 m.	DINO CONTI
Citroen AX Kway	1990	6 m.	DINO CONTI
Fiat Uno Turbo ie	1986	si	GIENNE
Autobianchi Y10 Fila	1988	-	GIROMETTA
Fiat Ritmo Abarth 130 HP	1986	sì	GIROMETTA
Seat Ibiza 1.2 GL 5p	1987	sì	GIROMETTA

MARCA E MODELLO	ANNO	GAR.	CONCESSIONARIA
Seat Ibiza 1.2 Disco 3p	1989	sì	GIROMETTA
Bmw 320 i	1984	sì	GIROMETTA
Vw Golf 1800 GTI	1985	sì	GIROMETTA
Renault R21 TSE	1986	sì	GIROMETTA
Y10 Fire Km 25.000	1986	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault Super 5 1400 Prima	1989	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Fiat Uno 70 SX	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Renault 5 Express 1.100	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Sierra 1800 GL	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Maserati Biturbo	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Alfa Romeo 33 1500 TI	1987	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Alfa Romeo 90 i 2.0 Super	1984	-	LOVE CAR
Fiat Regata 100S	1985	-	LOVE CAR
Opel Kadett 1.3 GT	1987	si	LOVE CAR
Volvo 240 turbo SW	1982	-	LOVE CAR
Vw Polo Bestseller TA	1990	-	PADOVAN & DE CARLI
Citroen AX Sport	1988	-	PADOVAN & DE CARLI
Alfa Romeo 33 4X4 SW	1986	-	PADOVAN & DE CARLI
Saab 900 Turbo TA	1988	-	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 205 GR 1.1 TA	1989	-	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 205 XS	1987	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Autobianchi Y10 LX	1986	3 m.	PADOVAN & DE CARLI

D2247

L'USATO A TRIESTE

CONSORZIO CONCESSIONARI AUTO DI TRIESTE



QUOTAZIONI UFFICIALI VALIDE FINO AL 31 DICEMBRE

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Citroen AX 1.1 TRE	1988	6 m.	PANAUTO
Fiat Regata 70 S	1985	6 m.	PANAUTO
Fiat Uno Turbo	1985	6 m.	PANAUTO
Fiat Uno 60 3 p	1987	6 m.	PANAUTO
Lancia Prisma 1.6 ie	1987	-	F.LLI NASCIMBEN
Volvo 240 SW	1982	-	F.LLI NASCIMBEN
Seat Marbella 1.0	1987	3 m.	SERRI
Fiat Regata 70S	1986	3 m.	SERRI
Y 10 Fire	1987	-	ZAGARIA
S 5 TSE	1986	-	ZAGARIA
Uno 60 S 5 p.	1988	-	ZAGARIA

VETTURE da 10 a 14,9 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Fiat Croma 2.0 ie	1987	sì	ALPINA
Citroen BX 1.4 TGE	1989	sì	ALPINA
Volkswagen Golf Menphis	1989	sì	ALPINA
Peugeot 309 Open Cup	1989	sì	ALPINA
Volkswagen Golf GTI	1989	6 m.	CATULLO

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Suzuki Samurai 1.3 Dx	1988	6 m.	AUTOSANDRA
Fiat Tipo 1.4 Digit	1989	6 m.	AUTOSANDRA
Range Rover 3.5	1981	6 m.	AUTOSANDRA
Rover 213 SE	'89-'88	12 m.	AUTOSANDRA
Alfa Romeo 33 q.v. 1700	1988	1 a.	CARVAT
Lancia Prisma i.e. 1600	1987	1 a.	CARVAT
Alfa Romeo 33 q.v. 1700	1989	1 a.	CARVAT
Rover Montego L 1300	1990	1 a.	CARVAT
Fiat Croma CHT 2000	1987	1 a.	CARVAT
Alfa Romeo 75 carb. 2000	1986	-	CARVAT
Super 5 turbo	1989	12 m.	DAGRI
Renault R19 TRE	1989	12 m.	DAGRI
Suzuki Samurai 413 LWB	1988	12 m.	DAGRI
Volk Golf GTI 1.8	1987	12 m.	DAGRI
Suzuki 410	1987	6 m.	DINO CONTI
Seat Ibiza SXI	1988	6 m.	DINO CONTI
Maserati Biturbo	1983	6 m.	DINO CONTI
Renault R21 RS	1987	6 m.	DINO CONTI
Renault Super 5 GT Turbo	1988	6 m.	DINO CONTI
Opel Omega 2.0 CD	1987	6 m.	DINO CONTI
Peugeot Cabrio	1987	12 m.	GIENNE
Bmw 316 4p. T.A.	1985	—	GIENNE

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Ibiza SXI	1988	12 m.	GIENNE
Delta GT ie AC	1988	12 m.	GIENNE
Fiat Croma i.e. turbo	1986	sì	GIROMETTA
Ford Sierra 2000 Ghia	1987	sì	GIROMETTA
Audi 1800 cc	1984	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Ford Sierra 2000 IS	1988	6 m.	LA CONCESSIONARIA
Audi 80 1.8 Serret	1987	-	LOVE CAR
Peugeot 405 SR 1.6	1987	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 309 GTI	1988	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot 205 XRF 1100	1991	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Audi 80 1.8	1989	6 m.	PANAUTO
Peugeot 205 GTI 1.6	1987	6 m.	PANAUTO
Alfa 75 Twin Spark 30.000 km	1989	-	F.LLI NASCIMBEN
Opel Kadett 1.3 GL 4p	1988	3 m.	SERRI
R21 Nevada TXE	1987	—	ZAGARIA

VETTURE oltre 15 MILIONI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Volvo 740 TLE SW 16 v.	1989	6 m.	A. CATULLO
Volkswagen Golf GTI 5 p.	1990	6 m.	A. CATULLO

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Volvo 480 turbo pelle	1990	12 m.	AUTOSANDRA
Lancia Thema i.e. acc.	1986	12 m.	AUTOSANDRA
Rover 820 Sterling	1988	12 m.	AUTOSANDRA
Lancia Thema i.e.	1986	-	CARVAT
Alfa Romeo 75 Twin Spark	11/90	-	CARVAT
Renault R 21 turbo quadra	1990	12 m.	DAGRI
Opel Omega 2.0	1987	6 m.	DINO CONTI
Fiat Tipo 16 v. AC	1990	sì	GIENNE
Bmw 316 cond.	1988	12 m.	GIENNE
Bmw 320 i.l. ass, cond.	1988	12 m.	GIENNE
Alfa 164 Twin Spark	1988	12 m.	GIENNE
Audi 80S t.a.	1990	12 m.	GIENNE
Volvo 740 16 val. SW	1990	12 m.	GIENNE
Saab 9000 turbo 16 195 4p	1991	sì	GIROMETTA
Saab 9000 turbo CD	1989	sì	GIROMETTA
Saab 9000 turbo 16	1988	sì	GIROMETTA
Saab 9000 turbo 16	1987	sì	GIROMETTA
Saab 900 turbo Sport Pack	1987	sì	GIROMETTA
Lancia Delta integrale	1988	sì	GIROMETTA
Lancia Thema 2000 i.e. turbo	1987	sì	GIROMETTA
Lancia Thema 2000 i.e. turbo	1986	sì	GIROMETTA
Alfa 75 TS	1987	sì	GIROMETTA

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Mercedes 2000 t.e.	1991	sì	GIROMETTA
Mercedes 230 E	1987	sì	GIROMETTA
Peugeot 405 SRI SW	1988	sì	GIROMETTA
Audi 100 E	1988	sì	LOVE CAR
Bmw 520 I ABS	1988	sì	LOVE CAR
Dahiatsu Feroza 1.6 16v	11/89	sì	LOVE CAR
Fiat Tipo 16 v 1.8 i.e.	1990	sì	LOVE CAR
Lancia Dedra 1.6 i.e. TA elett.	12/89	sì	LOVE CAR
Opel Omega 2.0 i CD SW	1990	sì	LOVE CAR
Volvo 440 carburatore TA elett.	1990	sì	LOVE CAR
Volvo 460 turbo ABS AC	1990	sì	LOVE CAR
Volvo 440 turbo	1990	sì	LOVE CAR
Volto 460 turbo ABS a.c.	1990	sì	LOVE CAR
Volvo 740 GLE j AC	1986	sì	LOVE CAR
Volvo 460 GLEj ABS a.c. cat	1990	no	LOVE CAR
Volvo 740 turbo ABS a.c.	1987	no	LOVE CAR
Volvo 740 turbo 16 v SW	1990	sì	LOVE CAR
Lancia Thema i.e. AC	1988	-	PADOVAN & DE CARLI
Peugeot MI 16 clima	1988	12 m.	PADOVAN & DE CARLI
Lancia Dedra 2.0 i	1990	12 m.	PADOVAN & DE CARLI
VW Golf GTI 1800	1990	6 m.	PADOVAN & DE CARLI
Citroen CX 2.5 GTI turbo	1987	6 m.	PANAUTO

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Mercedes 380 SE	1983	6 m.	PANAUTO
Volvo 480 turbo	1988	6 m.	PANAUTO
Audi 90 2.0	1989	6 m.	PANAUTO
Mercedes Benz 190 E	1988	-	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 190 carb.	1988	-	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 190 E	1987	-	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 200 E ABS	1987	-	F.LLI NASCIMBEN
Mercedes Benz 380 sec	1984	-	F.LLI NASCIMBEN
Saab 9000 16v turbo	1986	-	F.LLI NASCIMBEN
Thema turbo i.e.	1989	-	ZAGARIA
Autocaravan Granduca	1989	-	ZAGARIA
Isuzu Trooper	1988	-	ZAGARIA
R 25 GTX	1989	-	ZAGARIA

VETTURE PARTICOLARI

MARCA E MODELLO	ANNO - GAR.		CONCESSIONARIA
Supercabrio Bertone	1987	sì	ALPINA
Porsche 924 turbo	1980	sì	GIENNE
A.R. Duetto Spider	1988	sì	GIENNE

Motori Motori Motori Motori Motori Motori Motori

EQUIPE: CENTO AMICI AL TUO SERVIZIO.



DINOCONTI

Concessionaria auto.

Panauto

Concessionaria auto.

USATSì

Acquisto, vendita e permuta dell'usato.

EQUIPE
STRADA DELLA ROSANDRA
TRIESTE

SìCARR

Servizio carrozzeria, personalizzazione interni ed esterni.

centroservizi Sì

Finanziamenti, leasing, pratiche automobilistiche ed assicurazioni.

IMMOBILIARE centroservizi Sì

Compravendita e locazione di immobili.

NUOVA COMUNICAZIONE

Motori Motori Motori Motori Motori Motori